

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)	平成 24 年度第 2 回相模原市大規模事業評価委員会		
事務局 (担当課)	企画部 経営監理課		
開催日時	平成 24 年 10 月 16 日 (火) 10 時 00 分～11 時 15 分		
開催場所	相模原市役所会議室棟 1 階 第 1 会議室		
出席者	委員	5 人 (別紙のとおり)	
	その他	5 人 (都市建設局長、企画部長 他 4 人)	
	事務局	4 人 (経営監理課長 他 3 人)	
公開の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	4 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由			
会議次第	1 あいさつ 2 諮問 3 議事 (1) 県道 52 号 (相模原町田) 道路改良事業について (2) その他  4 その他		

## 審 議 経 過

主な内容は次のとおり。

### 【議事】

(○は委員の発言、●は事業所管課の発言)

中村会長の進行により議事を行った。

### (1) 県道52号(相模原町田)道路改良事業について

#### ◎事業の内容について

事務局及び事業担当課から、事業内容について説明を行い、その後質疑を行った。

#### ◎「事業の必要性」について

○ 相模原市都市計画マスタープランの「交通体系の方針」と相模原市バス交通基本計画の「バス路線網計画」との本事業の関連付けはどうなっているのか。

● 「交通体系の方針」において相模原愛川 IC から国道16号までは、市南部地域の東西連携を図るための路線であり、「バス路線網計画」では相模大野駅及び北里大学をターミナル、JR相模線の原当麻駅をサブターミナルとし、県道52号においては若松3丁目交差点から北里大学までが幹線、北里大学から原当麻駅東入口交差点までを支線として位置付けている。

こうしたことから、相模原愛川 IC から国道16号までを多車線化することにより、バス路線においても渋滞緩和等が図られるため、本事業は必要な事業であると考えている。

#### ◎ 「事業の妥当性」について

○ 「規模の妥当性」について説明していただきたい。

● 地域の状況や交通量が区間毎に違いがあるため、区間毎に道路幅員を考えている。県道46号から市道横山磯部間のおよそ2キロメートルについて、道路幅員全体で27メートルと考えている。自動車交通容量では、4車線必要となり、道路構造令において第4種1級となる。また、植樹帯、自転車歩行者道が必要であり、歩行者が多い区間なので、自転車歩行者道を両側に4.0メートル確保する。市道横山磯部から県道507号までの区間については、道路幅員全体で22メートルと想定しているが、市街化調整区域であり、周辺に良好な緑地があるため、植樹帯は設けないこととした。自転車歩行者道については、歩行者が少ないことが想定されることから、3.0メートルとした。

県道507号から市道古淵麻溝台までの区間については、1日当たり約6,000台の自転車の交通がある区域であり、歩行者道と自転車道を植樹帯により分けた形を想定している。それにより、全体として33メートルの幅員を確保するこ

と想定している。

- 北里大学の緊急車両の交通については、どのように考えているのか。
- 北里大学病院とは協議を重ねており、緊急車両の問題だけでなく、一般車両についても、右左折の専用レーンを設けるべきか等について検討している。また、緊急車両の進入口を2箇所にはできないかなどについても協議している。
- 市街化調整区域の区間について、植樹帯を失くす理由が良好な緑地があるからというのは理由になるのか。植樹帯があることによって、事業費が大きく変わるからか。
- 特別緑地保全地区があるので、緑地の保全を優先することとし、道路幅員を狭めることとした。事業費の視点ではない。また、特別緑地保全地区の面積を削ってまで植樹帯を設けることは考えていない。
- 標準断面図の資料に変更の可能性があるとはあるが、全幅員についても変更の可能性はあるのか。
- 道路構造令に基づき作成しているので変更は考えていないが、県警と協議が完了していないため、このような記載をしている。
- 道路構造令については、幅員等についても柔軟に考えられるように作成されており、臨機応変さがあっても問題はないはず。
- 国で自転車通行環境のガイドラインが策定されているが、確認はしているか。
- 現状、まだ国から示されていない状況であり、確認できていない。
- 自転車道については、市内で行っている一方通行規制を今後どのようにしていくのか、バス停の設置等について利用者側の立場で検討していただきたい。
- 断面図だけでなく、平面図で説明できるようにしておくべき。
- 他の手法との比較において、仮に何もしなかった場合はどうなるのかを加えると説得力が増す場合もある。また、コストの比較以外の比較も加えるべき。

◎ 「事業の優先性」について

- 神奈川県地域防災計画で緊急輸送路に指定されているということだが、どういう内容の位置付けなのか。
- 地震などの災害時に緊急輸送を円滑かつ確実に確保するための道路として位置付けられている。

◎ 「事業の有効性」について

- 「事業の有効性」費用便益分析には総費用156億とあり、「事業の妥当性」の他の手法とのコスト比較欄では約220億とある。この整合性についてはどうか。
- 費用便益分析については、費用の算定において50年間の期間で事業費がいくら、維持管理費がいくらなのか、便益の算定においては50年間の期間で、走行

時間短縮、走行経費減少等を算出しているが、将来及び過去の価値については、現在価値に置き換え、割引率を用いて算出していること等から、このような差額となっている。

○ 費用便益算出の総費用と事業費合計額が合わないことを明示しておくが良い。

◎ 「事業の経済性・効率性」について

○ 総費用の事業費220億のうち、地方債で89億賄っているが、返済計画の作成はしているのか。また、利子を事業費に入れないのか。

● 費用対効果も含め、そういった算出はしていない。

○ 約4割を地方債いわゆる借金で賄う以上は、返済計画の作成や利率がどの程度なのか、利息がいくらになるのか等について明示すべき。

○ コストの適切性については、事業費の中身が適切かどうか判断しなければ、ならない。判断材料として他市の事例等、比較・検討するためのデータ等を追加し、その内容をコメント欄に記載すべき。

● データ等を追加する。

◎ 「環境・景観への配慮」について

⇒ 特になし。

◎ 評価書（所管局評価）について

○ 評価結果コメント欄に事業の経済性・効率性に関するコメントの記載がないので、記載すべき。

また「環境・景観への配慮」の評価については、特記事項にその理由についてコメントする必要がある。

○ 評価結果コメントについて、バイパス案との比較した内容・結果も記載すべき。

● コメントを追加する。

⇒ 委員会として所管局評価結果については、妥当とする。

◎ 答申について

⇒ 改めて事業所管課に提出を求めた資料の送付と事務局が作成した答申（案）のドラフトについて、各委員持ち回りで確認した後、本年12月中に答申することとする。

(2) その他

⇒ 特になし。

以上

大規模事業評価委員会委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	加藤 仁美	東海大学工学部教授	副会長	出席
2	岸 勲	公認会計士		出席
3	中村 文彦	横浜国立大学工学研究院教授	会長	出席
4	藁袋 奈美子	日本女子大学家政学部准教授		出席
5	森田 重光	ネイチャーズ株式会社 リサーチセンター長		出席